8 bl. : 1 Fr. - weekblad voor de jeugd

Robbedoes

5e JAARGANG. — Nr. 17. — Afl. 222.
29 APRIL 1943.

Robbedoes, Ommeganckstraat 21, Antwerpen. - Abonnement : per kwartaal 12 fr. - per halfjaar 23 fr. - per jaar 45 fr. - Postcheckrek. J. Dupuis, Zonen & Co., Nr. 3621.59.





















Robbedoes VLIEGER

VERGEET HET NIET !

Alle brieven aan Bob of Robbedoes moeten onderteekend zijn en uw schuilnaam en stamnummer vermelden.

Laat steeds uw stamnummer voorafgaan door de letter V, het bizonder kenteeken van onze Vliegclub.

Een Eskader van de R. V. C. bestaat uit acht manschappen, de Eskaderleider inbegrepen. Om lid te worden van een eskader, moet men eerst lid zijn van de Robbedoes Vliegclub (R. V. C.).

Robbedoes verkoopt geen luchtvaartmateriaal of luchtvaartboeken. Wendt u hiervoor tot gespecialiseerde firma's.

Nieuwe leden moeten hun naam, voornaam, volledig adres en geboorte datum opgeven.

Nieuwe leden, die niet in een Eskader wenschen opgenomen te worden, kunnen zich als afzonderlijk lid laten inschrijven.

Het inschrijvingsgeld voor de R. V. C. bedraagt 4 frank ter bestrijding der onkosten van het R. V. C.-kenteeken en van de lidkaart, die over de post aan het nieuwe lid worden toegezonden.

Nieuwe leden, die geen R. V. C.-kenteeken verlangen, betalen slechts 50 ctm. inschrijvingsgeld. Zij ontvangen dan enkel hun lidkaart.

Alle vragen, de luchtvaart betreffende, worden door Bob in onze Vragenbus beantwoord. Deze vragenbus is kosteloos.

R. V. C.-ers, die een rechtstreeksch antwoord per brief verlangen, betalen daarvoor 2 fr. ter bestrijding der onkosten. Deze 2 fr. kunnen zij in ongestempelde postzegels bij hun brief insluiten.

Het is streng verboden, muntstukken in de brieven te sluiten. Wie dit toch doet, loopt gevaar, ernstige moeilijkheden te krijgen. Bankpapier, tot een waarde van twintig frank, mag in brieven verzonden worden.

Het is de plicht van iederen R. V. C.-er, overal de eer van de Robbedoes-Vliegclub hoog te houden en ten allen tijde de deugden van den waren Robbedoes Vlieger te beoefenen.

WAT DE BEGINNELING MOET WETEN EN DE ERVAREN MODELLENBOUWER NIET VERGETEN MAG...

In de practijk verdeelen we de modelvliegtuigsport in twee deelen: de bouw en de proefvlucht.

Laten we vandaag eens wat over den bouw vertellen.

Het bouwen vraagt heel wat geduld, scherpe waarneming en nauwkeurige afwerking. Maar het verschaft U ook een steeds groeiend genot, waneer ge de vormelooze stof langzaam maar zeker ziet veranderen in een sierlijk model.

Natuurlijk zijt ge, vanaf het begin, al vol verlangen om Uw model klaar te zien en ermee naar den buiten te kunnen trekken om met de proefvlucht te beginnen.

Laat U door dit verlangen niet tot ongeduld of tot overhaasting verleiden. Een vlieger moet voor alles kalm zijn en zijn zenuwen kunnen beheerschen. Bouw dus kalm, pas en meet en bereken met mannelijk geduld... Zoo wordt de modellenbouw een school van waarachtige vliegersdeugden.

Zorg, dat uw werk zoo volmaakt mogelijk is. De lijm zal trouwens geen seconde vroeger droog zijn, als ge van ongeduld staat te trappelen. En een motor, die in zenuwachtige opwinding ineengezet wordt, is bij voorbaat ter dood veroordeeld.

Oefen U dus voor alles in de zelfbeheersching, bedwing uw ongeduld, lever steeds werk, dat af is. Dan zult ge tevreden kunnen zijn over uw werk èn over uzelf.



VRAGENBUS

W. F. — Het boekje « Luchtvaartwoorden » dat door de Comissie voor Luchtvaart-terminologie werd samengesteld en in 1939 bij J. Noordwyn en Zoon te Gorinchen verscheen, kunnen wij u ten zeerste aanbevelen. Het bevat een « Inleiding » ter verantwoording van de gevolgde methode en een uitvoerige woordenlijst met vaktermen (goede en verkeerde), omschrijving van de beteekenis en interessante opmerkingen met voorbeelden, enz. Het boekje sluit met een trefwoordenregister en een interessante litteratuurlijst (bibliographie) betreffende onze Nederlandsche luchtvaarttaal. Het boekje bevat 44 blz. en is waarschijnlijk hier en daar nog verkrijgbaar.

F. H. V. 387. — In uw gemeente wordt er inderdaad uitstekend werk geleverd. Ik reken op uw ervaring en hulpvaardigheid om de jonge elementen in te wijten. — De F. H. heeft twee Rolls Royce motoren van 600 pk. Hoogtegrens 6560. Vleugelbreedte 3103. Lengte 1853. Totaal gewicht 9080. Kruissnelheid 250 Km./u.

BOB.

Met Robbedoes... Vooruit en vooraan!

Het kleine, maar fijne Robbedoesbeeldje, dat door onzen bekenden medewerker Jijé werd ontworpen en uitgevoerd, is overal met geestdrift ontvangen. — Zoolang de voorraad strekt, is dit beeldje in potaarde — thans uitsluitend in 't rood — nog verkrijgbaar ! Stort 25 fr. op postrekening 3621.59 van J. Dupuis Zonen en Co., of sluit 25 fr. in bankbriefjes bij uw brief in en... je ontvangt het sierlijke beeldje van onzen jeugdheld.

'N SCHEPJE LEUTE

AFWACHTEN

Een Schotsche boer was met een poelier overeengekomen, hem twintig kippen te leveren. Maar toen de dieren bezorgd werden, zaten er maar negentien kippen in de mand. Kort voordat de winkel tegen den avond gesloten werd, kwam de boer eindelijk met de twintigste kip bij den poelier aangezet.

— Kerel, wat kom je laat met die eene kip, zei de poelier.

— Ja, dat is zoo, maar ze ging vanmiddag pas leggen, ziet u, was het antwoord.

HET OVERBLIJFSEL

— Wat voor kleur heeft het haar van uw vader ?

— Zwart... En het uwe ?

— Bruin.

— En uw grootvader ?

— Och, die heeft alleen nog maar een hoofd.

HET ONDERSCHEID

't Regiment marcheerde door de woestijn en iedereen verlangde naar een oase, waarnaar men reeds drie dagen zocht. Een van de soldaten zat troosteloos op een steen en de sergeant vroeg :

— Wat heeft hij ?

— Heimwee, sergeant !

— Dat hebben we allemaal gehad, dat gaat wel over, jongen.

— Maar bij hem misschien niet zoo gemakkelijk, sergeant. Zijn vader heeft een café !

ENKELE PRIJZEN...

Een Robbedoesbeeldje (20 cm.), ontworpen door onzen medewerker Jijé, kost 25,— Fr.

Een Robbedoeswimpel 6 Fr.

25 vel briefpapier en enveloppen van onze R. V. C. 12,50 Fr.

Een Robbedoeskenteeken 3,50 Fr.

Een nieuwe lidkaart van onze club 0,50 Fr.

Inschrijvingsgeld voor R. C. of R. V. C. (lidkaart en kenteeken inbegrepen) 4,— Fr.

Al deze bedragen kunnen opgezonden worden in postzegels, maar nog beter is het, bankbriefjes bij je brief te stoppen, of het bedrag te storten op postrekening 3621.59 van J. Dupuis, Zonen en Co., Antwerpen.





























Het is echt een plezier om zien, rakkers, hoe ons **Robbedoesbeeldje** gekocht wordt ! En dat is ook geen wonder, zulk 'n mooi stukje tegen zoo'n spotprijs ! Maar... er bestaan toch altijd nog « kurieuze » rakkers. Kurieus, dat is Antwerpsch en dat zeggen « ze » in de Ommeganckstraat tegen « nieuwsgierig » ! **« SPOOK » SULLIVAN** uit Sint-Pieters-Jette wenscht te vernemen, of het beeldje door Jijé zelf gemaakt werd. Hm... Het eerste model werd wel degelijk door Jijé geboetseerd, maar de anderen werden door een gespecialiseerd kunstwerkhuis naar dat eerste model gemaakt. Jullie begrijpen wel, dat Jijé jarenlang dag en nacht zou moeten werken om alleen die duizenden beeldjes te vervaardigen. Bij kunstwerken, vooral bij beeldhouwwerk, dat in meerdere exemplaren op de markt komt, is dat trouwens altijd het geval. — Maar laten we liever eens praten over **soortelijke gewichten, CURTISS** uit Ieper. Dat van koper (gegoten) is 8,55, van ijzer (gegoten) 7 en van aluminium slechts 2,6. (Wat de uitspraak van het Engelsch aangaat, moet ik je zeggen, dat er voor sommige woorden wel een toegelaten verschil is. Je leeraar en dat boek hebben dus waarschijnlijk alle twee gelijk !) **Torricelli Evangelista**, de beroemde Italiaansche natuurkundige, **JIM KANNAK** uit Bornem, zal daar ook wel wat van afgeweten hebben. Iets over het leven van dezen geleerde ? In de bekende stad Faenza werd hij in 1608 geboren en hij stierf zeer jeugdig, in 1647, te Florencië. Hij studeerde aanvankelijk aan het Jezuïetencollege zijner geboortestad, werd vervolgens naar Rome gezonden, waar hij Galileï kende. Torricelli — en dat weten jullie waarschijnlijk niet — was ook een beslagen meetkundige. Men weet niet juist, wanneer hij zijn wet over de vloeistoffen ontdekte, in 1644 werd ze echter eerst bekend gemaakt. Deze geleerde kende veel tegenkantingen in zijn leven en dit is misschien wel de oorzaak van zijn vroegtijdig afsterven. Torricelli ondervond reeds, dat de luchtdruk vermindert, naargelang men hooger klimt. Zoo overkomt het bergbeklimmers, dat hun neus aan 't bloeden gaat. Dat kan dus ook wel gebeuren op **de 5 hoogste bergen van Europa**. Dat zijn (ik noem van elk bergmassief enkel de hoogste top) : de Mont Blanc 4810 m., de Sierra Nevada 3480 m., de Pyreneeën 3400 m., de Apennijnen 2900 m. en de Pindus 2500 m. En nu we met deze bergen in Spanje geraakt zijn, wil ik jullie nog even verklappen, dat **generaal Franco**, het Spaansche staatshoofd, in 1892 geboren is en van jongsaf voor de militaire loopbaan werd opgeleid. Spanje ! Het land der zon en der sinaasappelen... maar kom... Spraken wij daarjuist niet over een «**sierra** » ? Wat zou dat te beteekenen hebben ? vraagt ons **JOE JURGINS** uit Bornem ? Letterlijk wil dit Spaansche woordje « zaag » zeggen, een ingezaagd gebergte, d. w. z. een bergketen. Nog 'n paar vreemde woorden ! **Hiëroglyphie** komt van « hiëros » (Grieksch) = heilig en van « gluphein » = schrijven. Jullie kennen toch dit schrift der oude Egyptenaren ? De **Yankee's** drukken zich gemakkelijker uit, hoor... in 't « Amerikaansch » ! Inderdaad, Yankee is de spotnaam der Amerikanen en komt van — schrikt niet, rakkers — het Nederlandsche : Jan Kees ! — Amerika !... En meteen denken we aan den oorlog, aan vuurwapens, aan revolvers en aan machinegeweren ! Natuurlijk zijn er rakkers, die willen weten, hoe die dingen werken, hé, **BILL SULLIVAN** uit Borgerhout ? En een kanon en een duikboot ? Maar alles niet ineens, hoor ! We beginnen met de **revolver** ! Eerst en vooral zijn hier twee groote reeksen te onderscheiden : de automatische en de niet-automatische. De niet-automatische werken het eenvoudigst : men moet telkens éénmaal op den trekker drukken, om één schot af te vuren, b. v. een trommelrevolver. Hier zitten de patronen in een trommeltje. Na elk schot verspringt dit en komt er een andere patroon voor den loop. Een automatisch pistool daarentegen schiet zoolang patronen af, als men op den trekker duwt, totdat het « magazijn «, dat zich gewoonlijk in den kolf bevindt, leeg is. Hoe marcheert dit ? Door gebruik te maken van de gassen, die bij elk schot ontwijken. Deze oefenen van alle kanten drukking uit, maar het wapen is stevig gebouwd en kan niet stuk. Daarom jagen zij den kogel met zulke kracht door den loop, die dan gewoonlijk nog van een spiraalvormige groef voorzien is, zoodat de kogel een draaiende, doorborende beweging krijgt. Doch een gedeelte der gassen drukt ook op een mechanisme, dat men gewoonlijk de « beweegbare deelen » noemt en dat automatisch een nieuwe patroon voor den loop brengt en de « slagpin » op het « slaghoedje » van de huls doet slaan, wat een nieuw schot als gevolg heeft, met nieuwe ontwijkende gassen, die weer die deelen doen bewegen, enz., totdat het magazijn dus leeg Dit magazijn bevat een zeker aantal patronen, die telkens door een veer of een stel veeren in de beweegbare deelen worden geduwd. Heel deze geschiedenis speelt zich natuurlijk af op onderdeelen van seconden ! Ja, rakkers, een duidelijke teekening zou hier veel aan helpen, maar later zullen jullie dit misschien nog wel leeren... Het **machinegeweer** werkt zooals het automatisch pistool, maar... alles is « wat » grooter ! En het **kanon**... dat komt later wel 'ns, hoor, want we gaan nog wat vertellen over de **duikboot**. Nu eens niets over den uitvinder of de uitvinders, maar wel, hoe zij werkt. De onderzeeër is voorzien van motoren, die hem voortbewegen, en van twee roeren. Het eene roer, om zich naar links of rechts te keeren, staat verticaal (recht) en werkt juist als dat van een luchtschip of van een gewoon vaartuig ; het heet « zijstuur ». Het andere staat horizontaal (plat) en dient om zich op- of neerwaarts te verplaatsen, evenals een vliegmachine ; dit is het dieptestuur. Maar hoe duikt dat beestje nu ? Wel, in den scheepsromp zijn er ballastketels. Laat men hier water in, dan begint de duikboot te zakken. Zijn deze ketels vol, dan heeft zij haar grootst mogelijke diepte bereikt. Deze hangt dus af van den omvang dezer ketels... en van de sterkte der wanden, want hoe dieper, hoe sterker drukking. Doch wat nu gedaan om weer boven te komen ? Want water inlaten, dat is gemakkelijk genoeg... maar onder water zijnde, dit terug uitgieten zonder dat er ander binnenkomt, daarvoor zouden we misschien wel Piet Kwabbernoot noodig hebben, niet ? Men laat het schip eenvoudigweg weer stijgen, door het water uit de ballastketels te spuiten onder de drukking van samengeperste lucht. Er komt lucht in plaats van water, de « dichtheid » vermindert en onze onderzeeër komt naar boven ! Nu, het water kan ook door middel van pompen verwijderd worden. Hoe komt het nu, dat zoo'n schip kan varen zonder stoom, zonder « schouwen » ? Eenvoudig omdat het onderwater voortbewogen wordt door een electromotor, aan de oppervlakte is een benzinemotor werkzaam. Tegenwoordig is dit veelal een Dieselmotor, die tijdens zijn werking de accumulatoren laadt, die de electrische drijfkracht geven onderwater. Vroeger jaren bestonden er ook onderzeeërs, die aan de oppervlakte met stoom werkten. Allemaal goed en wel, maar eens onderwater, hoe kan men dan zien, waar men vaart ? Een heel gewichtige vraag, waarop de **periscoop** het antwoord geeft. Deze bestaat uit een holle buis die men zoo lang kan maken als men wil (natuurlijk met een zekere grens) en die boven het water uitsteekt. Aan deze buis bevinden zich één of meer prisma's, die de lichtstralen door de buis naar binnen weerkaatsen, zoodat daar in een spiegel de omgeving kan worden gezien en afgezocht naar alle windstreken, daar men het toestel naar alle kanten draaien kan.

En nu nog wat anders... We spraken daar van 'n electromotor, accumulator, drijfkracht. Dat alles hoort thuis in het hoofdstuk **electriciteit. INSPECTEUR R.** uit Tessenderloo verlangt te weten, wanneer en door wie de electriciteit ontdekt werd ? ! Rakker, enkele weken geleden schreef ik het nog : reeds in de oudste Oudheid was deze kracht bekend, maar men wist ze niet practisch toe te passen. De studie dezer kracht is ook een gansch speciale en moeilijke wetenschapstak. Dit neemt niet weg, dat er in ons land duizenden en duizenden electriekers zijn, maar deze menschen kregen veelal enkel en alleen een practische scholing. Theoretisch en wetenschappelijk zijn ze meestal niet erg op de hoogte, maar, **DE BLIKSEM** uit Diepenbeek, ze zullen toch waarschijnlijk allemaal wel weten, wat P. K. (paardekracht) beteekent, ook al behoort dit niet tot de electriciteit. Eén P. K. is de kracht, die er noodig is om in 1 seconde 75 Kgr. 1 meter op te heffen. Een P. K. staat gelijk met 736 watt. Al 'n geluk, dat **de eerste bewoners van België** nog niets van deze zaken kenden. Wat moeten die het gemakkelijk hebben gehad, hé, rakkers, geen prijskampen ! Altijd visschen jagen en zoo... Maar, zonder gekheid, wie waren deze « gelukkigen », **JAN KORDAAT** uit Temsche ? De geschiedenis spreekt ons van voorhistorische holbewoners. Deze werden door de Kelten verdrongen, die later voor de Germanen de baan moesten ruimen. Jullie weten allemaal van je geschiedenisboek, dat Julius Caesar deze na langen strijd onderwierp in het jaar 53 v. J. Chr. Echter niet allen, hoor !

De eerste vliegmachine en je andere vraagje, **DE ZWARTE LEEUW** uit Merksem, behandelde ik onlangs nog. In den tijd der Oude Belgen leefden er in Europa nog volop **bizons, MEIZANGERTJE** uit ?X?X?X?X? Nu bestaan er nog enkele in den Kaukasus, die officieel beschermd worden, maar toen leefden er zelfs in ons land ! Omstreeks de 16e eeuw maakte men er nog jacht op in Duitschland. Het lot der groote wilde dieren is echter bezegeld, ze zullen langzamerhand verdwijnen... Zeg, zangertje, de door jou genoemde ster is een onbekende aan Snuffeltjes firmament, evenals een zekere ...... (en hier laat onze rakker een open plaatsje !) Vergeten werk, hé, man ? Nou, dit overkomt mij ook soms, hoor. Wanneer mij iets niet plotseling invalt, laat ik ook een plaatsje open, maar bij het herlezen valt dat dan natuurlijk op. Heeft ons Meizangertje dat wel gedaan ? Kom, Snuffelaar, geen onbescheiden vragen, antwoord liever aan **DIK TROM** uit Leuven, die zijn adres zelf op zijn lidkaart veranderen mag. **Max Brand**, de beroemde avonturenromanschrijver, werd geboren en opgevoed op de ranch van zijn vader. Reeds op jeugdigen leeftijd sloeg hij aan 't zwerven. Hij doorreisde 8 staten voor zijn 21e jaar ! Daarna ging hij aan de universiteit van Californië studeeren. Een tijdlang is hij dagbladreporter, maar weldra zet hij zich aan 't schrijven van een reeks spannende avonturenromans. Veel van zijn werk is nochtans voor volwassenen voorbehouden. Dus eerst een bevoegd persoon raadplegen. Hetzelfde geldt ook voor de werken van **P. OPPENHEIM**, eveneens voor zijn zeer boeiende en avontuurlijke romans beroemd. Deze auteur werd in 1866 te Londen geboren. In de meeste van zijn werken treden er menschen op, die bewegen op het randje der eerlijkheid en der schurkerij. Niet steeds aanbevelenswaardig, hoor, voor een rakker, die het hart op de goede plaats draagt. Schrijvers, in elk geval boven deze twee te verkiezen, **VAN RECKHEM ROBERT** uit Drongen, zijn **Ernest Claes**, en **Pater Fleerackers**, de twee plezierige mannen ! Pater Fleerackers werd in 1877 te Turnhout geboren en woont nu te Antwerpen. Hij studeerde aan het college van zijn geboortestad en werd in 1899 Jezuïet. Humor, ongekunsteldheid en een gezonde lach kenmerken zijn Kijkkast - Reineke Vos in de Kempen - Uit de ouwe Speeldoos - Opinies van Proke Plebs - Proke vertelt, enz. Ernest Claes kennen jullie voldoende, hé, rakkers ? Waarschijnlijk, rakker Robert, zijn de volksuitgaven van zijn werken wel te Drongen verkrijgbaar, hoor... Kijk maar eens goed rond !

Ja, **BARON KNOPSGAT** uit Berchem-Antwerpen, Snuffeltje ontvangt tal van brieven... en die worden door den brievenbesteller in de brievenbus gestopt in de Ommeganckstraat 21, en komen zoo in het geheimzinnige Robbedoeshuis, waar Snuffeltje en al die andere kornuiten wonen... Vele van die briefjes spreken over abonnementen, nog te verkrijgen nummers, geldstortingen, enz. Luister goed, **GERALDI** uit Destelbergen, de door jou gevraagde nummers zijn nog te bekomen. Wat het clubnieuws betreft, ben je er nog niet, hoor, want wat je me daar vraagt, valt onder onze correspondentiewet. Deze eens goed uitpluizen, hé ? Een abonnement gaat steeds in op den Donderdag, die volgt na de ontvangst van het geld, **LECTRA-LECTRI** uit Gent. Jammer genoeg kan Robbedoes nu geen abonnementen meer aanvaarden. Hoe nu zoo'n abonnement of een andere som aan Robbedoes betalen ? Twee manieren zijn te verkiezen, **WINNETOU DE APACHE** uit Temsche : de storting op onze postrekening 3621.59 door middel van het stortingsbulletijn (vragen op het postkantoor) of de directe betaling, door middel van ongestempelde postzegels (in zuiveren, nieuwen, staat !) welke je bij je brief voegt !

En, rakkers, daarmee is ons hoekje weeral eens volgebabbeld. Aan allen nog een stevig pootje en tot volgenden keer !

Jullie toegene...

Oei ! Oei ! Waarom roepen jullie zoo ? ! ! Ha, 't is waar, onze strijdleuze... Daar gaat ze ! **MET ROBBEDOES VOORUIT EN VOORAAN !**

En nu, met rustig geweten, de groeten van

Jullie toegenegen SNUFFELTJE.

OM LID TE WORDEN VAN ONZE BEFAAMDE ROBBEDOESCLUB...

moet je je naam, voornaam, schuilnaam, adres en geboorteplaats en -datum opgeven aan Snuffeltje.

Daarbij moet je 4 frank in postzegels in je brief stoppen. Doe er, zoo mogelijk, een pasportfoto bij. Je wordt dan in het gouden boek der Robbedoesvrienden ingeschreven en ontvangt tevens een lidkaart met eerewet en den sleutel van het geheim cijferschrift van onze roemruchte club. Bovendien stuurt Snuffeltje het prachtige Robbedoesspeldje, dat je tot lid van onze groote Robbedoesfamilie stempelt.
van onze groote Robbedoesfamilie stempelt.
(Wie geen kenteeken verlangt, hoeft maar 50 ctm. inschrijvingsgeld te betalen.)

CLUBNIEUWS

Te **Conterdam-Oostende** is er een **voetbalclub** gesticht onder leiding van Red Ryder X13. Adres : Schaperijkreekstraat 7. Welke clubs uit de omgeving zullen er tegen ten strijde trekken ? Red Ryder verwacht jullie !

Rakkers van **Beveren-Waas**, sluit aan bij de Beversche Robbedoezen. Inschrijving alle dagen bij den ondervoorzitter Romain Firlefijn, Piet Stautstraat 18.

Ook te **Gentbrugge** is een voetbalclub gesticht. Welke rakkers van 13 tot 15 jaar wenschen er tegen op te treden ? Adres : Bruylant Hubert, Brusselsche Steenweg 348.

En nu nog een **voetbaluitslag uit Sint-Joris-Weert** : Robbedoes S. C.-Bergestraat : 2-2.

Hallo, hallo, rakkers ! Bij Snuffeltje kwamen er verschillende aanvragen binnen van Spirouleden, die wenschen te **correspondeeren** in 't Fransch en in het Nederlandsch, met Robbedoesrakkers. Wie wil deze Franschtalige rakkers helpen om Nederlandsch te leeren ? Vlug dan naar de pen gegrepen en vandaag nog, volgens onze correspondentie-reglement, naar Snuffeltje geschreven !

NONKEL RIK'S POPPENKAST IN GROOT-ANTWERPEN

Zondag, 2 Mei, om 3 uur, in het Poppentheater, St.-Jacobsmarkt 25, Antwerpen.

Woensdag, 5 Mei, om 5 uur, in de zaal « Vox », Bredalaan 523, Merksem.

Donderdag, 6 Bei, om 5 uur, in de zaal Sporting, Herenthalsche baan 310, Deurne-Zuid.

Op het programma :

ROBBEDOES IN AFRIKA

Prijzen der plaatsen : 3 en 4 frank. Leden der Robbedoesclubs (R. C. of R. V. C.) hebben op vertoon van hun lidkaart 50 ctm. vermindering op alle vertooningen.

DE BLAUWE SPERWER



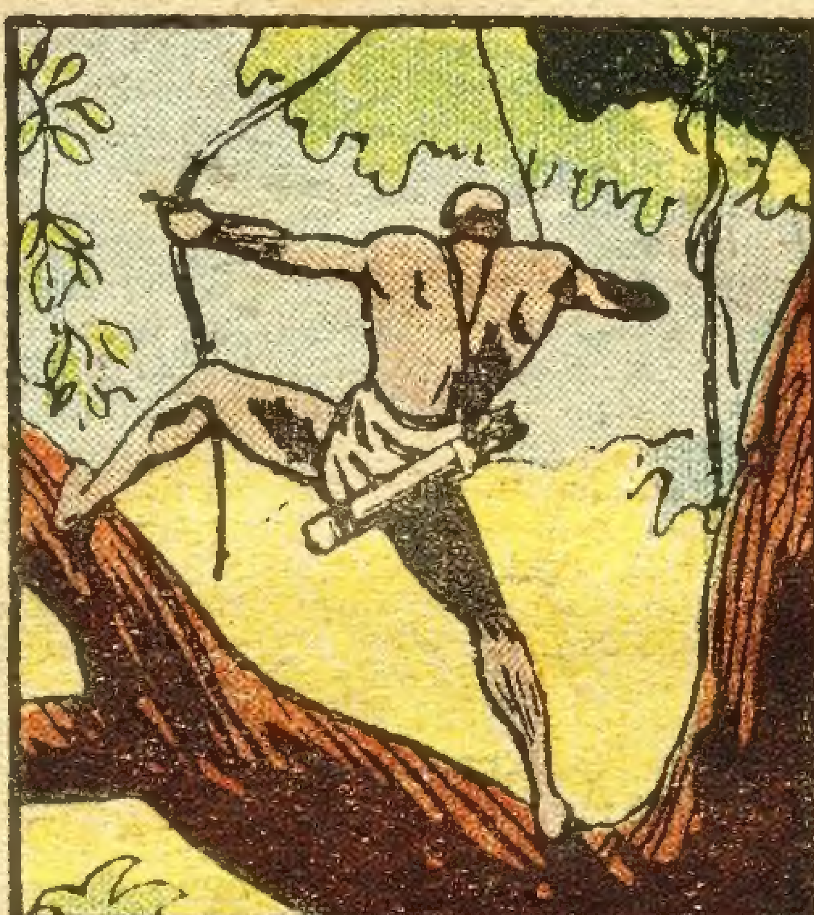




HET SCHOT VAN LARSEN WORDT BEANTWOORD MET EEN KREET VAN PIJN. TEGELIJKERTIJD RITSELEN EEN VLUCHT PIJLEN EN KOGELS FLUITEND DOOR HET GEBLADERTE...

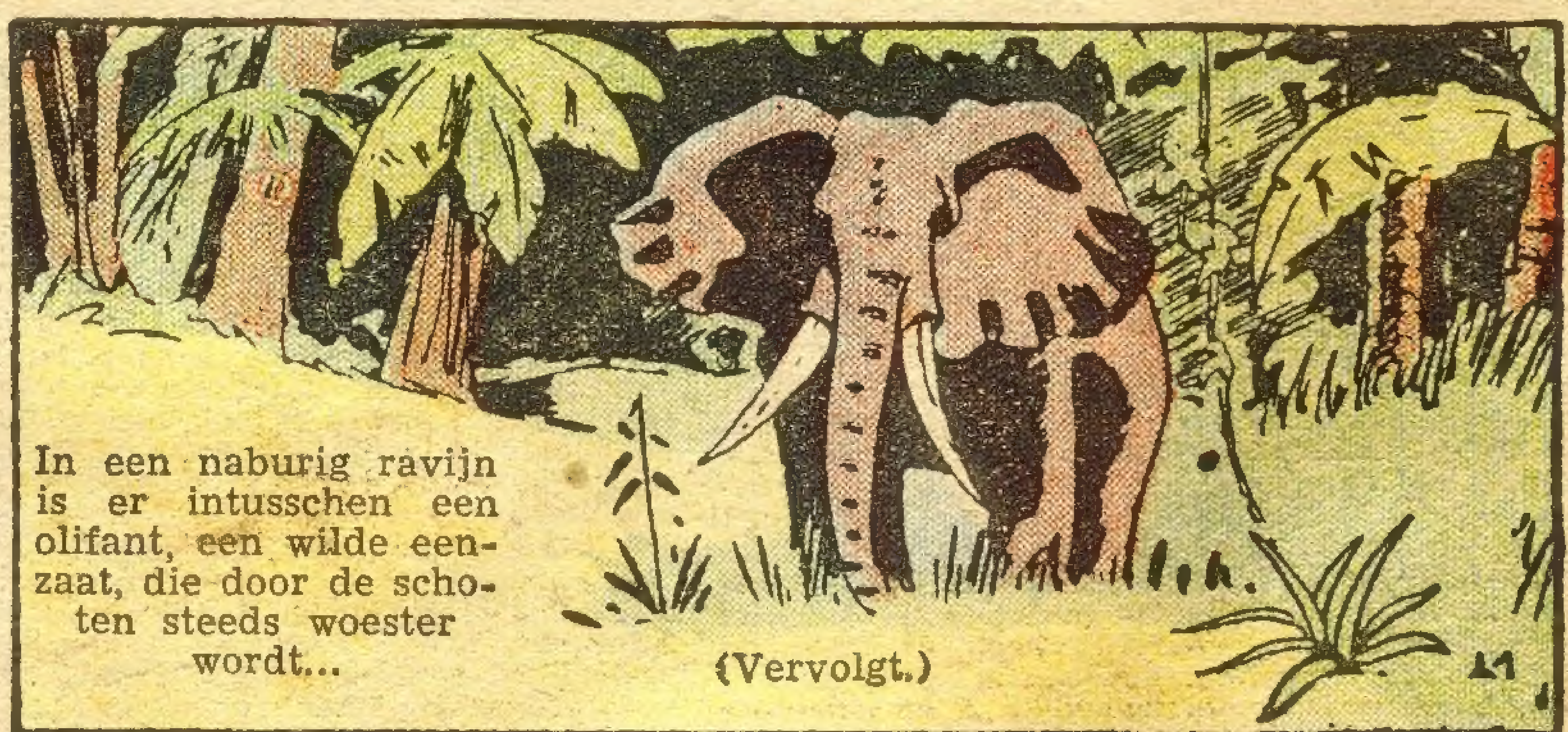












(Vervolgt.)

DE AVONTUREN VAN ROBBEDOES

ROBBEDOES IS OP ZOEK GEGAAN NAAR DEN GEZANT VAN DE KNORREPOTTEN... EINDELIJK ONTDEKT HIJ HEM EN BESLUIT HEM TE REDDEN!































Zie vervolg op de laatste bladzijde.



Als de zee roept

door L. Victor V. Edmond

EEN WOORD VOORAF

Nu deze herinneringen en levensechte avonturen het licht zullen zien, zou ik mijn Lezers willen verzoeken, vooral niet te vergeten, dat hier geen letterkundige, maar wel een zeeman aan het woord is.

Ik heb er naar gestreefd, onze jeugd in Zuid en Noord een denkbeeld te geven van het lief en leed, dat een jongeman in de dagen der zeilvaart beleefde, voordat hij bekwaam werd geacht, een leidende betrekking aan boord te bekleeden.

Maar ik hoop, dat dit boek eveneens in den smaak zal vallen bij de ouderen in het vak, « die ook door den molen zijn gegaan », bij al degenen, die belang stellen in de zee of de scheepvaart, en eindelijk bij hen, die door weetgierigheid gedreven iets meer willen weten over het leven op zee, dat zoo hemelsbreed verschilt van het leven aan wal.

Ik heb getracht, het belang van het zeilschip als opleidingsschip voor toekomstige officieren ter zee tot zijn recht te laten komen. En aangezien ik een zeilschipopleiding noodzakelijk acht, zou, naar mijn meening, het zeilschip voor dit doel moeten behouden blijven.

Het is waar, dat men de zeilschepen thans overbodig acht en ze meestal vervangt door stoom- en motorschepen. Maar we mogen niet vergeten, dat juist het varen op een zeilschip, van de eene haven naar de andere, met slechts de natuurelementen als drijfkracht, den echten zeeman vormt. Het brengt hem de noodige kennis bij, hardt zijn lichaam, sterkt zijn wil en schenkt hem het onmisbare zelfvertrouwen, dat hem in onverwachte en moeilijke omstandigheden in het verkeer met andere zeelui van nut zal zijn.

Ik zelf heb naderhand bevel gevoerd over lijnbooten, kustvaarders, sleepbooten, baggerschepen en zelfs over treilers, allemaal vaartuigen, die over een radio-installatie beschikken. Maar hoewel de radio thans een groote rol speelt en men tegenwoordig vrij gemakkelijk hulp kan bekomen in geval van machinedefect en tegenslagen van allerlei aard, heb ik mij altijd gelukkig geacht, omdat ik mijn opleiding op een ouderwetsch zeilschip had genoten. Want zoo was ik steeds in staat, mezelf te redden, wanneer de moderne uitvindingen of instrumenten in gebreke bleven.

Bij het lezen van dit boek zal de Lezer bijvoorbeeld kunnen meeleven met de bemanning aan boord van een zeilschip, gedurende een maandenlange reis van ongeveer 14000 mijlen, van haven tot haven, waarbij het schip echter in werkelijkheid meer dan het dubbele van dezen afstand aflegt. Hij zal zich tevens een denkbeeld kunnen vormen van de kennis, de ondervinding en de wilskracht, die er vereischt worden om bij wind en tegenwind, door passaten en oceaanstroomingen, naar zijn plaats van bestemming te stevenen.

Maar naast de avontuurlijke gebeurtenissen heb ik ook de humoristische herinneringen en kwajongensgrappen niet vergeten. Strijd tusschen goed en kwaad, heimwee en verdriet, ontberingen en verdrietelijkheden heb ik eveneens beschreven. Want dit alles draagt bij tot het smeden van het karakter van den jongen zeeman, die geroepen is om later over schepen en hun bemanning bevel te voeren.

I.

Mijn Proefreis op het Passagierschip « Leopoldville »

Het was tegen het einde van December 1899, toen ik naar de Antwerpsche droogdokken stapte, waar de Belgische post- en passagierboot « Leopoldville » haar jaarlijksch nazicht onderging. Eenige weken geleden had ik de school verlaten. Ik was nog maar veertien jaar, maar omdat ik groot en flink was voor mijn leeftijd, werd ik gewoonlijk voor ouder gehouden.

Mijn ouders hadden mij als stuurmansleerling op een Engelsch zeilschip willen plaatsen, aangezien ik het verlangen had geuit, een loopbaan te zoeken bij de koopvaardijvloot, waar ik officier en daarna kapitein hoopte te worden. Maar eenige vrienden hadden hun den raad gegeven, mij eerst een proefreis te laten maken aan boord van een stoomboot, om het even welken dienst ik er zou waarnemen. Zij waren van meening, dat ik er na de eerste reis al genoeg van zou hebben. Mijn ouders hoopten in stilte, dat die voorspelling in vervulling zou gaan, want zij zelf waren niet ingenomen met mijn zeemansidealen. Daarenboven zouden dan het betalen van een hooge premie en het bekostigen van een kostbare uitrusting misschien onnoodig worden.

Van een vriend op het scheepvaartkantoor had mijn vader een aanbevelingsbrief voor den hofmeester gekregen. Het was een bitter koude dag en het sneeuwde. Toen ik aan den rand van het droogdok kwam, waarin de « Leopoldville » op blokken rustte, bemerkte ik ijskegeltjes op de dekken en het tuig. Aan boord zag het er trouwens nogal rommelig uit. Overal waren werklui met herstellingen bezig. De dokken lagen open, buizen en pijpen versperden den weg. Ik hoorde het hameren op de platen beneden in het dok en de ruimen. De reddingsbooten hingen in de davits en 't gerief lag op het dek verspreid om nagezien te worden door de inspekteurs. Timmerlui kalfaterden en mannen waren bezig met klinknagels gloeiend te maken in kleine vuren. In de machinekamer werden de machines en ketels onder handen genomen. De « engineers » of werktuigkundigen gaven bevelen aan mannen in bevuilde werkpakken, terwijl de officieren toezicht hielden over het werk aan dek.

In het departement van den hofmeester ging het er eveneens druk toe en het zag er naar uit, dat het nog weken kon duren, voordat de boot zeewaardig zou wezen! Ik vernam dan ook met verwondering, dat het vertrek was vastgesteld op Nieuwjaarsdag, waarvan we nog slechts eenige dagen verwijderd waren.

Niemand scheen te weten, waar de hofmeester zich bevond. Na lang zoeken trof ik hem aan in een der eerste klasse-hutten, waar hij werklieden en ondergeschikten bevelen gaf.

Ik groette hem en overhandigde hem mijn brief. Nadat hij hem doorloopen had, mompelde hij iets in het Engelsch, waaruit ik — nadat hij zijn woorden een paar maal herhaald had — begreep, dat hij wenschte te weten, of ik al eerder gevaren had. Ik antwoordde natuurlijk van niet.

Ofschoon de scheepvaartmaatschappij, waaraan de « Leopoldville » toehoorde, Belgisch was, stond ze in dien tijd toch sterk onder den invloed van de Engelsche « Elder Dempster Line » en de schepen werden ook grootendeels door deze beheerd.

— Wel, wel, bromde de hofmeester, hoeveel zullen ze er mij nog sturen, die nog nooit de zee hebben gezien! Dat ziet er fraai uit. Ik wou, dat sommige heeren op hun kantoor mijn werk eens moesten doen!

Omdat ik geen Engelsch kende, werd mij dat naderhand door een der omstaanders uitgelegd.

De hofmeester, die hier Chief Steward genoemd werd, riep zijn tweeden (den « second ») steward en beval hem, mij mede te nemen en als officiersjongen aan te monsteren. Nu werd mij de vraag gesteld, of ik bereid was, te werken, en op mijn bevestigend antwoord gaf de tweede hofmeester mij een « jumper », 'n soort katoenen blouse — en zette mij aan het werk.

Het was de eerste maal in mijn leven, dat ik bevelen ontving van vreemde menschen, maar, dacht ik, dat is het begin van mijn loopbaan. Ik had getracht, in het dekdepartement te worden opgenomen, om zoo snel mogelijk mijn eerste lessen te ontvangen, daar dat alleen meetelde voor den vaartijd, die voor het examen vereischt werd. Het hofmeestersdepartement kwam niet in aanmerking voor het examen en ik beschouwde dus den tijd, dien ik daar doorbracht, als tijdverlies. Maar later was ik blij, dat ik het proviandeerings- en hofmeestersdepartement van nabij had leeren kennen, vooral op een passagierschip. Ik kan trouwens zeggen, dat ik met al de onderdeelen van het leven aan boord heb kennis gemaakt.

Op school was ik altijd een goede leerling geweest en hoewel ik de schoolbanken vroeg verliet, beschouwde ik wat men mij daar geleerd had, als de grondslag voor mijn verder leven. Ikzelf moest er nu voor zorgen, dat ik mijn kennis verder aanvulde met behulp van boeken en instrumenten. Ik kon voorloopig slechts op mijzelf rekenen, het practisch onderricht zou ik later, op de zeilschepen, krijgen.

Nadat ik mijn eerste dagtaak volbracht had, ging ik naar huis en moest daar mijn wedervaren vertellen. Den volgenden morgen om zes uur moest ik weer aan boord zijn en ik was dus verplicht, vroeg op te staan. Op den aangeduiden tijd was ik op mijn post. Ik had het den heelen dag druk. 's Avonds ging ik de stad in om kleedingstukken en benoodigdheden aan te schaffen voor de reis naar Kongo, die in dien tijd ongeveer twee en een halve maand duurde.

Het schip werd nu naar een der voornaamste Scheldekaaien verhaald, vanwaar het de reis zou aanvangen. De « Leopoldville » zag er uit als een groot yacht. Alles was netjes opgepoetst, nieuw geverfd en gevernist, de dekken waren wit geschuurd en overal blonk het koperwerk. In die dagen werd zoo'n schip als een echt zeekasteel bewonderd, hoewel het nu als tamelijk klein en ouderwetsch zou worden beschouwd.

Op den dag van het vertrek bevond zich een groote menigte op de kaai. Dames en heeren kwamen aan boord om hun vrienden te groeten en terzelfdertijd het schip in oogenschouw te nemen. De salons, de hutten, de kajuiten, de machinekamer zagen er zoo keurig mogelijk uit om dit bezoek te ontvangen. Weelderige tapijten lagen op de vloeren. Alles was netjes verzorgd en iedereen in uniform op zijn post.

De kapel van een liniieregiment verscheen op de kaaien en omstreeks elf uur begon er een afscheidskoncert ter eere van de vertrekkenden. Het schip was met de seinvlaggen getooid. Ondanks de koude was het toch een mooie dag.

Tusschen de verschillende karweitjes, die me waren opgelegd, sloop ik van tijd tot tijd aan dek en ging achter het stuurhuis staan, vanwaar ik alles kon overzien. Tusschen de menigte ontwaardde ik mijn vader, broer en zuster, alsook een paar bloedverwanten, vrienden en vriendinnen. De muziek ontroerde mij zoozeer, dat ik mij niet durfde vertoonen, en zoo hield ik me stil op mijn uitkijkpost.

De passagiers waren nu allen aan boord. Het waren officieren van het leger, missionarissen, zakenlieden, klerken, opzichters van koloniale ondernemingen, enzoovoort. Sommigen zouden ons verlaten te Las-Palmas, maar de meesten zeilden naar Kongo, om daar een termijn van drie jaar te beginnen. Verscheidenen van hen zouden hun eigenlijke bestemming eerst bereiken na een reis van drie maanden.

Daar zouden zij, behalve de verraderlijke inboorlingen, ook nog malaria, slaapziekte en andere tropische kwalen te bekampen hebben. Het waren allen moedige mannen, maar hun verblijf in de tropen zou vel gevuld zijn met onheilen en onvoorziene moeilijkheden. Meerderen van hen zouden nooit hun land terugzien. Anderen zouden waarschijnlijk terugkeeren als menschelijke wrakken. Slechts weinigen zouden kloek en gezond blijven, zooals ze er nu uitzagen. Trouwens, degenen, die al één of meer termijnen achter den rug hadden, konmen gemakkelijk herkennen. Hun huid was geelachtig en ze zagen er eenigszins neerslachtig uit.

In dien tijd was Kongo nog geen Belgische kolonie. Het was nog maar enkele jaren na de ontdekkingstochten van Stanley en Livingstone. De Kongo-Vrijstaat stond nog onder de souvereiniteit van Koning Leopold II (1).

In het kustgebied hadden zich in den laatsten tijd allerlei troebelen voorgedaan. De menscheneterij was ver van uitgeroeid en de blanken verkeerden voortdurend in levensgevaar, wanneer zij zich te ver in de wilde, onbekende streken van het zwarte land waagden. Er waren slechts enkele kleine spoorwegen, die een paar dicht bij elkaar gelegen plaatsen met elkaar verbonden.

Onze passagiers zouden ons in Boma en Matadi verlaten en zich in groepen splitsen, die karavanen vormden, om zich naar hun bestemming te begeven. Enkelen van hen zouden zelfs heel alleen met een groep negers hun reis voortzetten. De gelukkigsten zouden degenen zijn, die in de havensteden mochten blijven.

Thans is dit alles veranderd. Er zijn groote spoorwegen, uitstekende verbindingen te water en zelfs een regelmatig luchtverkeer. De steden zijn belangrijker en moderner geworden. Ook bestaat er thans gelegenheid tot allerlei sport en vermaak. Cinema, radio, auto's en booten veraangenamen het leven. De inboorlingen zijn beschaafder en dit is te danken aan den taaien arbeid van deze eerste pionniers.

Ik stond nog steeds achter het stuurhuis en nam vandaar alles in oogenschouw. De muziek speelde nu een opwekkend wijsje. Plotseling rinkelde de zware scheepsbel. Bedienden liepen heen en weer en maanden de personen, die nog aan boord waren en niet mee vertrokken, aan, het schip te verlaten. Er werd geroepen : « Everyone ashore please ». Dit beduidde, dat het oogenblik van het afscheid aangebroken was. Tranen vloeiden, laatste kussen en handdrukken werden gewisseld en weldra waren de bezoekers weer aan wal.

Juist op het middaguur werd de bel achtmaal aangeslagen en de zware stoomfluit liet een oorverdoovend gehuil hooren. De loopbrug werd aan wal getrokken, de trossen losgesmeten. Bevelen weerklonken van de commandobrug, de telegraafbel voor de machinekamer rinkelde. Dan gaf de loods het sein. « Let go all », weerklonk het van de brug en de laatste trossen werden ingehaald, van den bak tot het achterdek. De « Brabançonne » werd gespeeld door het muziekkorps. De sleepbooten trokken het schip langzaam van de kade weg.

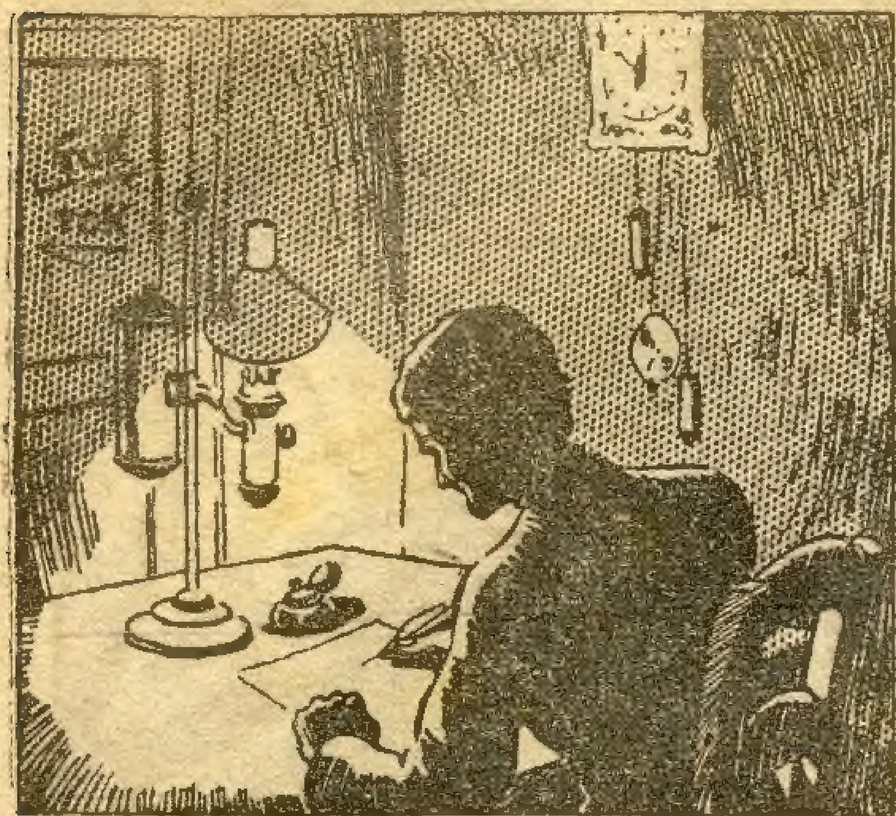
Steeds durfde ik mij nog niet laten zien aan de brave menschen aan wal, die vruchteloos probeerden, mij nog een laatste maal te groeten. Een krop kwam in mijn keel, tranen liepen over mijn wangen. Maar ik was nu immers een zeeman en kon mij toch zoo niet blootgeven... Nogmaals rinkelde de bel voor de machinekamer, de schroef maalde sneller, de menschen aan wal werden onduidelijk. Langzaam voeren wij voorbij het Steen en kwamen « achter den hoek » : onze reis was begonnen.

Ik stond nog te mijmeren, toen ik plotseling opgeschrikt werd door iemand, die mij toesnauwde, dat ze allemaal naar mij hadden gezocht en dat ze zelfs gevreesd hadden, dat ik overboord was gevallen.

(Wordt vervolgd.)

1) Uitgestrektheid : 909.654 vierkante mijl. Bevolking : 11 millioen. Toen waren er slechts 8221 blanken.

DON BOSCO, Robbedoes Nummer Eén



















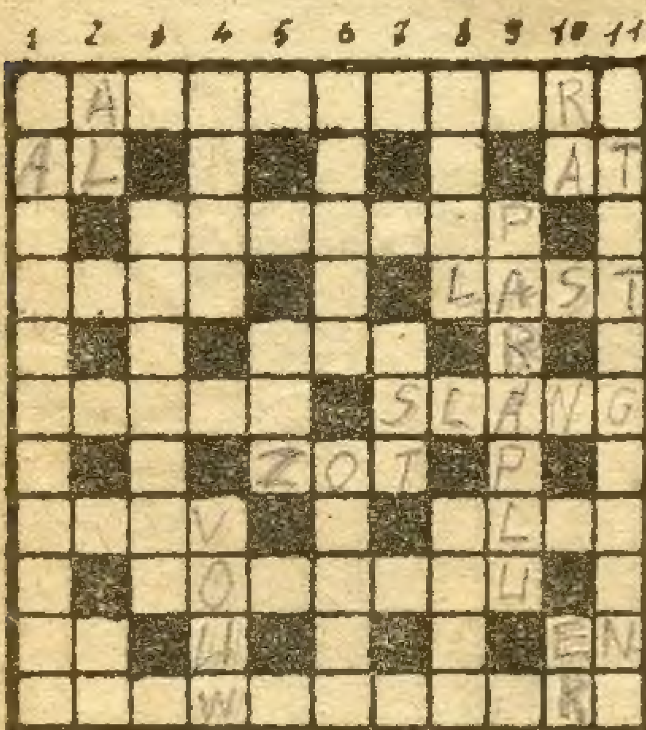








ONZE KRUISWOORDRAADSELS



KRUISWOORDRAADSEL 216

HORIZONTAAL :

1 : Gareelmakers. — 2 : Reeds. - Nam voedsel. — 3 : Haartooi der meisjes. — 4 : Koffiedik. - Vracht. — 5 : Verordening. — 6 : Grijsaard. - Diktongige hagedis. — 7 : Dwaas. — 8 : Europeaan. - Gebak van noten en suiker. — 9 : Bijhuis. — 10 : Muzieknoot. - Bijwoord. — 11 : Sluikhandelaars.

VERTIKAAL :

1 : Uurglazen. — 2 : Alles. - Meisjesnaam. — 3 : Binnenplaats van een klooster. — 4 : Vrouwenschortjes. - Rimpel, striem. — 5 : Pad. — 6 : Vermoeid. - Keurgroep. — 7 : Deel van een boom. — 8 : Groente. - Brilslang. — 9 : Zonnescherm — 10 : Scheepshout. - Daar. — 11 : Stamelaars.

DE STAKKERS !

Janus moest van den dokter een melkkuur doen. Toen hij het eerste glas dronk, bromde hij :

— Nu begrijp ik ook, waarom kleine kinderen den geheelen dag schreeuwen !

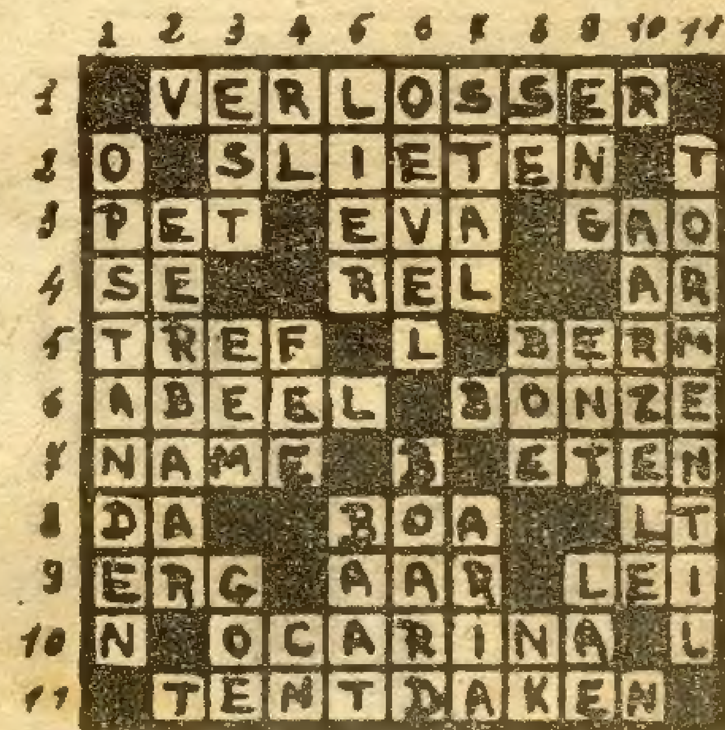
INCOGNITO

— Op reis blijf ik altijd incognito.
— Hoe noemt ge u dan ?
— Jonkheer Falk.
— En hoe heet ge eigenlijk ?
— Karel Jansen.

WEL OVERWOGEN

Rechter. — Maar gelooft u niet, dat hij u in de opwinding van 't oogenblik 'n idiote clown noemde ?

Getuige. — Neen, Edelachtbare. Hij keek me lang aan, eer hij 't zei.



OPLOSSING VAN Nr. 115.













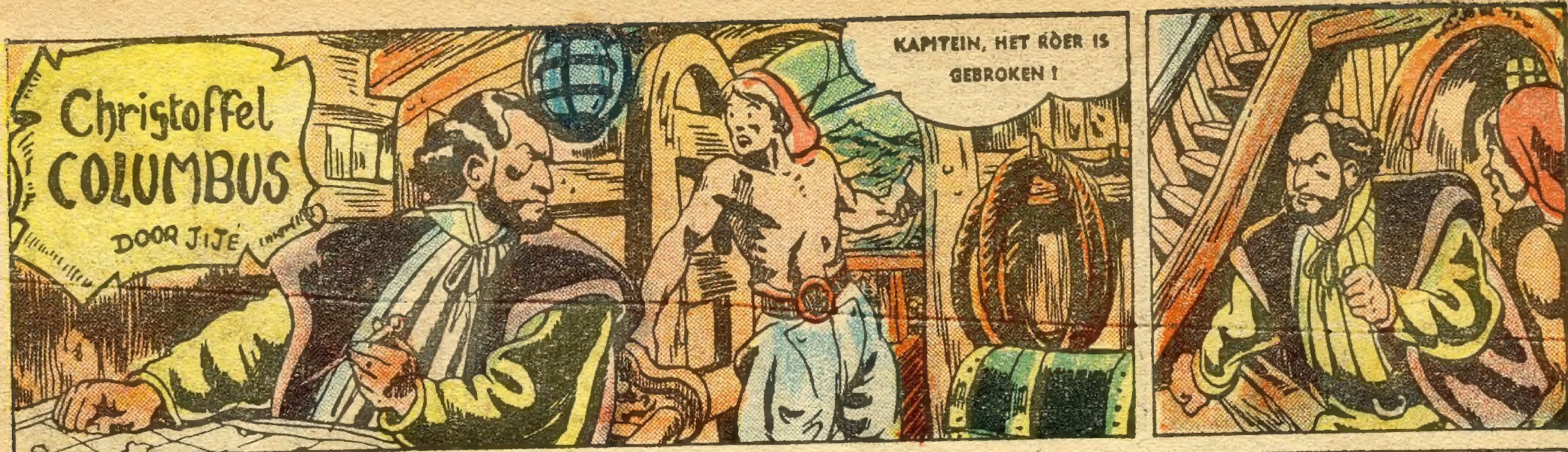






























DE AVONTUREN VAN ROBBEDOES (vervolg)









Uitg. J. Dupuis, Zonen en Co., Ommeganckstr 21, Antwerpen. — H. R. Antwerpen 79.317.